Nr. 8. Kraków, dnia 15 Sierpnia 1896. Rocznik I.

Adres Redakcyi i Administracyi: ulica Floryańska l. 55, I. piętro.

Wszelkie listy i przesyłki pieniężne adresować należy do Redakcyi lub Administracyi ulica Floryańska l. 55, I. piętro.

Rękopisów nie zwraca się.

Listów nieopłaconych nie przyjmuje się.

Listy reklamacyjne nieopieczętowane nie podlegają opłacie pocztowej.

Kuryer Kolejowy
Organ galicyjskich kolejarzy.

Prenumerata wynosi:

W Krakowie: (bez odsyłki)
rocznie . . . . 1 złr. 20 ct
półrocznie . . — „ 60 „
kwartalnie . . — „ 30 „

W Austryi:
rocznie . . . . 1 złr. 40 ct
półrocznie . . — „ 70 „
kwartalnie . . — „ 35 „

W Niemczech:
rocznie . . . . . 3 marki

We Francyi:
rocznie . . . . 5 franków

Numer pojedynczy 5 ct.

Do nabycia w Krakowie w Biurze dzienników „Plac Maryacki L. 2.“

Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca.

Po konfiskacie
nakład drugi.

TOWARZYSZE! KOLEJARZE!

W myśl uchwały I. kongresu austryackich kolejarzy, odbytego w Wiedniu, rozpoczęliśmy wydawnictwo „Kuryera Kolejowego“, który jest jedynym polskim organem Związku robotników i służby kolejowej. Pismo nasze powinno się zatem znajdować w ręku każdego kolejarza.

Od czasu swego powstania zdołał „Kuryer Kolejowy“ w pocieszający sposób pozyskać sobie zaufanie Kolegów, jak również koło Czytelników swych znacznie rozszerzyć. „Kuryer Kolejowy“ piętnuje z całą bezwzględnością każdą niegodziwość, krzywdę, gwałt, jakich się na kolejach dopuszczają niższe i wyższe organa zarządów kolejowych. Zadaniem naszem również jest robotnikom i służbie kolejowej każdy popełniony błąd śmiało i bez ogródek wytknąć i skarcić.

„Kuryer Kolejowy“ jest skutecznym i potężnym czynnikiem w walce o wyzwolenie galicyjskiego proletaryatu kolejowego. Aby egzystencyę jego wzmocnić i utrwalić, obowiązkiem Waszym jest, Koledzy, energicznie starać się o pozyskanie dla niego jak największej liczby abonentów!

Przeczytanych numerów nie należy niszczyć, lecz rozszerzać dalej.

Redakcya i Administracya.

Minister Guttenberg wobec ustaw zasadniczych.

Skonfiskowano!

Koledzy! Pamiętajcie o funduszu prasowym!

Prawa kolejarzy.

Tak jak niebezpieczeństwa, grożące kolejarzowi, wytwórczość i czas jego pracy większe są u kolejarzy, niż u innych robotników, tak z drugiej strony wyraźniejsza jest jego zależność, a więc pozbawienie go praw. Surowe bowiem regulowanie służby, wymagające jak największej punktualności, stworzyło na kolejach pewnego rodzaju dyscyplinę wojskową, której skutkiem jest naturalnie niewolniczy ucisk podwładnych i brutalna samowola przełożonych. Nasza burżuazya, wychowana w duchu policyjnym, nie może sobie inaczej wyobrazić dyscypliny, jak z kijem kapralskim, lub knutem żandarma. Nie rozumie ona tego, że prawdziwa dyscyplina, prawdziwa karność, możliwa jest tylko wtedy, gdy panuje nieprzymuszona męska wola i świadomość obowiązku swego i swej odpowiedzialności. Dyscyplina jest u tych ludzi równoznaczną z subordynacyą, poddaniem się, i to nie poddaniem pod abstrakcyjne pojęcie obowiązku, lecz pod konkretną osobę przełożonego. Następstwem tego jest zdanie podwładnego na łaskę i niełaskę swego przełożonego, a w końcu kompletne ujarzmienie pierwszego, czyli innemi słowy: zdeptanie prawa i cały legion niepomszczonych niesprawiedliwości. Uczy się on zginać karku, łasić się, być służalczym, tem łatwiej, że widzi naocznie, jak potulni prędzej pną się w górę. Urzędnik sam, który dla niższych jest brutalnym i despotycznym giaurem, będzie z tego samego powodu lizał stopy wyższym, będzie usłużnym i uniżonym. Tak służba na kolejach od stóp do głowy jest siedzibą najpodlejszego służalstwa i najbezczelniejszej protekcyi, i nie dziw, że w tak zepsutym organizmie gnieździ się najobrzydliwsze szpiclostwo i plotkarstwo.

Wstępem do tego niewolniczego i poddańczego stosunku służby kolejowej jest przysięga służbowa, mocą której robotnik obowiązuje się nietylko wydanym już rozporządzeniom być posłuszny, lecz i przepisom, „mającym się wydać“ więc takim, których nie zna dotychczas.

Przyjęciu odpowiada w zupełności wydalenie. W pragmatyce służbowej kolei południowej np. jest przepis, dozwalający wydalania „bez podania powodów“, a wobec prowizorycznych urzędników i służby „bez wypowiedzenia“.

Tak to paragrafy uświęcają bezprawia popełniane na służbie kolejowej, i łatwo sobie już według ustaw przedstawić jej położenie.

Pierwszym skutkiem tych przepisów jest osobiście srogie traktowanie służby. Musza w milczeniu schować do kieszeni najordynarniejsze i najobrzydliwsze przezwiska, a im niedbalszy i głupszy urzędnik, tem brutalniej maltretuje podwładnych, nie wzdryga się błędów, które sam popełnił, zwalić na nich, a nawet karać ich za nie. Skoro się raz uwziął na kogo, wówczas spadają na niego kary, jak grad. Od słów grubiańskich do czynnych obelg — to tylko krok: policzki, bicie pięścią po twarzy, kopanie — to chleb codzienny niższego kolejarza.

Niektórzy niżsi urzędnicy mają, prócz swej posady, uboczne jeszcze źródła zarobkowania, tak np. handlują chlebem. Zmuszają podległy im personal kupować u nich chleb i t. p., w przeciwnym razie, gotowi są do ostatecznych sekatur; uprawiają więc całkiem wyraźnie „truk“, zakazany ustawą przemysłową. Nierzadko też zwracają się do żon swych podwładnych z nieobyczajnemi propozycyami, a gdy się te na nie nie zgodzą, rozpoczyna się wyrafinowane prześladowanie męża. Tak więc z tego powodu pewien budnik wskutek fałszywego doniesienia bahnmistrza otrzymał 50 ct. kary, nadto stracił 5 guldenów premii kurjerowej, oraz rozdawaną wówczas premię służbową w kwocie 13 złr. razem więc **18** złr. **50** ct. na blisko **24** złr. dochodu miesięcznego i to bez cienia słuszności, a ty kolejarzu, masz milczeć i cierpieć.

„Dyscyplina“ jest tedy przyczyną, dla której zakorzenione nadużycia wcale nie, lub tylko bardzo trudno dadzą się wyplenić. Zakutym urzędnikom nie pomoże żadne, choćby najprzystępniejsze wyjaśnienie, oni zawsze o wszystkiem wiedzą lepiej i powaga ich byłaby w niebezpieczeństwie, gdyby raz sługa kolejowy wpadł na dobry pomysł, któregoby on nie miał. Istnieją stacye, gdzie pomimo małej liczby personalu mógłby turnus tak być uregulowany, że byłby dość znośnym. Ale uregulował go naczelnik, a pomimo, że personal całkiem niepotrzebnie się przeciąża, pomimo, że możliwość zmiany jest jasna jak słońce, naczelnik głuchy jest na wszelkie przedstawienia. „Dyscyplina“, jak ją ci panowie rozumieją, jest nieprzyjaciółką nietylko dobra i porządku, lecz i zdrowego rozsądku.

To samo widzimy w wypadkach choroby kolejarza. Znane są wypadki Sakowicza i Singera, które były przedmiotem interpelacyi w parlamencie ze strony posła Pernerstorfera. Znany jest również czytelnikom „Kuryera kolejowego“ przytoczony w Nrze 7 tego pisma wypadek z Rzeszowa, dotyczący tamtejszego lekarza kolejowego, dra Bujniewicza. Taki lekarz, który niczem więcej nie jest, jak urzędnikiem kolejowym, „konstatuje“ najspokojniej w świecie, że choroby nie ma, zarzuca kolejarzowi nieraz bezczelnie, że udaje chorobę, by nie pracować, a inspektor na zażalenie pacyenta Sakowicza odpowiedział: „U nas wierzy się tylko lekarzom kolejowym; panu nie!“ Ba, nawet profesorzy uniwersytetu są w oczach niektórych kołtunów kolejowych głupsi od najgłupszego lekarza kolejowego“.

W takich warunkach jasna jest rzeczą, że sfery rządzące starają się każdy, choćby najlżejszy objaw dążności kolejarzy do wyzwolenia się zdusić w zarodku. Organizacya socyalno-demokratyczna, która kolejarzy chce wychować na ludzi myślących swobodnie i niezależnie, która wpaja w nich wyższe pojęcie o obowiązku ich względem siebie, względem służby i ogółu i która ich uczy cenić w sobie człowieka, ale i w przełożonym swym widzieć tylko człowieka, a nie jakiegoś bożka, ta organizacya jest tym panom naturalnie z głębi duszy znienawidzona. Wszelkiemi chytremi i ciasnemi środkami starają się ją zniszczyć, a więc wydaleniem, przeniesieniem, sekatura i karami.

Charakterystycznym pod tym względem jest okólnik dyrekcyi kolei państwowej w Villach, który „poufnie“ zakazuje naczelnikom stacyi udzielać robotnikom urlopu na ten dzień, w którym stowarzyszenie zawodowe święcić miało jubileusz swego istnienia i poleca uzasadniać te odmowne odpowiedzi względami służbowemi i nie wdawać się w dalsze wyjaśnienia. Nie trzeba zresztą szukać daleko, bo nasza Galicya nie ustępuje pod tym względem innym prowincyom, lecz owszem ta atmosfera galicyjska ośmieliła ministra Guttenberga do takiego zachowania się wobec zorganizowanej służby kolejowej, na jakie nie odważyłby się nigdy w Wiedniu.

Każde wolne słowo stłumione bywa w okamgnieniu, każdy ruch swobodny może sprowadzić najprzykrzejsze warunki dla kolejarza. I właśnie w tem niskiem zachowaniu się wobec niezależnych organizacyj uwydatnia się cała ohyda tych „prawnych“ stosunków. Gdy socyalista wypuści z ust słowo „rewolucya“, zjawia się zaraz za nim policya i prokuratorya, wloką go przed sąd i obwiniają, że chce sprowadzić gwałtowny przewrót, chociaż program socyalistyczny wyraźnie powiada, a mówcy socyalistyczni tysiące razy powtarzają na wszystkich zgromadzeniach, że drogami do dopięcia ich celu jest oświecenie umysłu i walka w ramach ustaw. Gdy zaś to socyalni demokraci udowadniają czynami swemi, gdy zakładają stowarzyszenia fachowe, zwołują kongresy, celem rozumowej i rzeczowej narady nad swem położeniem i nad środkami, mającemi polepszyć swą dolę, wówczas uciska się ich rozmaitemi środeczkami policyjnemi, tak że nie pozostaje inne przypuszczenie, jak tylko to, iż się chce robotnika doprowadzić do rozpaczy i wpędzić go na drogę gwałtu. Zresztą i ustawa sama uświęca zapatrywanie, że kolejarz jest niewolnikiem. Niewolnicy świata starożytnego — chłopi pańszczyźniani wieków średnich, nie mogli życiem swem rozporządzać według woli, wszak i samobójstwo było kradzieżą własności pana, któremu nie było obojętnem, dajmy na to, czy niewolnik jego się ożeni i przez to oderwany zostanie od swych obowiązków służbowych. Dlatego też, chcąc się żenić, musiał niewolnik postarać się o zezwolenie swego pana.

To samo zupełnie przepisuje pragmatyka służbowa kolei państwowych w §. 37: „Urzędnicy, których pensya roczna nie dosięga wysokości 800 zlr., dalej aspiranci, względnie wolontaryusze, mają, jeżeli chcą się żenić, uzyskać pozwolenie ze strony dyrekcyi“. Są dyrekcye, które do prywatnych sporów, np. do skargi o obrazę honoru, wymagają swego zezwolenia.

Polityczne pozbawienie praw i bezbronność ekonomiczna kolejarzy okazuje się także w kwestyi zabezpieczenia od choroby, wypadku i na starość. Przedewszystkiem mamy kolejowe kasy chorych, do których istnienia przyczynia się prawie wyłącznie służba, i których celem jest wspieranie jej w czasie choroby, kierownictwo tych kas spoczywa w połowie tylko w rękach służby kolejowej, drugą połowę członków wydziału mianuje zarząd kolejowy, który prócz tego obsadza prezydyum. Pomijamy tu już owe różne manipulacye, jakich się dopuszczają zarządy na niekorzyść służby. Kolejarze nie mają wskutek tego rzeczywistej kontroli nad tem, co się z ich pieniędzmi dzieje, nie mają wpływu na obsadzenie posad lekarzy i t. d.

Gorsze jeszcze stosunki panują w t. zw. „humanitarnych“ instytucyach kolejowych. Fundusz

prowizyjny kolei państwowych pozostaje pod kierownictwem generalnej dyrekcyi „u boku-jej (§. 38 st. prow.) stoi tylko wydział, złożony z strohmanów; w „towarzystwie kolei państwowej“ jest nieograniczoną panią funduszu prowizyjnego komisya centralna, złożona z najwyższych dygnitarzy kolejowych, nigdzie nie ma kolejarza, zupełnie jak w czasach przedkonstytucyjnych, w których zwykli śmiertelnicy uważani byli za małoletnie dzieci, potrzebujące we wszystkiem opieki „starszej braci“.

Co gorsza jednak, że tu całkiem obcy ludzie rozstrzygają o majątku służby kolejowej i i że przez krętackie przepisy statutów prowizyjnych jest zarządcom funduszu umożliwione uprawianie protekcyi najwstrętniejszej sorty. §. 20 st. prow. kolei państwowych odbiera prowizyonistcie, który na wezwanie nie chce podjąć na nowo czynnej służby, prawo do prowizyi. Powoływanie zaś do czynnej służby odbywa się nieraz w warunkach, które dla kolejarza wprost są niemożliwe do spełnienia. Wystarczy tylko, jak się to często zdarza, by lekarz kolejowy uznał chorego kolejarza za symulanta, któremu z lenistwa nie chce się iść do roboty, by biedak, który się nieraz i ruszyć nie może, na domiar stracił prowizyę. Ale i w inny sposób odbiera się pieniądze, złożone z krwawo zapracowanego grosza: w „tow. kolei państw.“ traci prawo do prowizyi ten, „który dopuszcza się czynności w wysokim stopniu szkodliwych dla towarzystwa, np. podburza do bezprawia, lub źle się zachowuje“. Że te, w stylu policyjnym wypowiedziane wyrazy stosują się do zorganizowanej służby, jest łatwo zrozumiałem.

Przytem same zapomogi są drobne. Według §. 13 st. prow. rozpoczyna się prawo do prowizyi dopiero w dziesięć lat po przystąpieniu do funduszu i to do 40% pensyi, a do całej wysokości pensyi ma kolejarz prawo po 35 latach należenia, co naturalnie nigdy prawie się nie wydarza.

Przemoc zarządów kolejowych uwydatnia się także w tem, że starają się, by sama służba pokrywała fundusz. Cztery do pięciu centów musi taki biedak płacić od guldena, a panowie ci mają smutną odwagę pokaźną sumę odebrać im jeszcze w drodze kar. Kary te służą na to, by użyć zarządom w obowiązku ich uiszczania wkładek, na nich przypadających. Orgie brutalności wyzyskiwaczy działy się w swoim czasie za panowania ustawy z r. 1869, mocą której zarząd był obowiązany za wszystkie wypadki, które dotknęły robotnika kolejowego nie z własnej jego winy, płacić pewne pieniężne odszkodowanie.

Dyrekcye wytężały tedy cały swój dowcip na to, by wykazać winę własną kolejarza. Liczyły podstępnie na to, że taki biedny, ciemny człowiek z wdzięcznością przyjmie, jako łaskę, to, co mu kolej daje, i że nie wpadnie mu na myśl ani na chwilę, iż mu się może więcej należy. Ba, nawet posuwano dzikość do tego stopnia, że udawano się do łóżka, w którem spoczywał dopiero co zraniony kolejarz i tam podawano mu do podpisu kartkę, na której było napisane, że nieszczęśliwy sam zawinił, i kartkę tę musiał podpisać taki na pół nieprzytomny człowiek. Skoro się rzeczywiście sprzeciwił, wytoczono mu proces, wiedząc o tem, że biedny robotnik nie będzie miał pieniędzy na adwokata, przewleczono proces ten w nieskończoność, aż zrujnowany musiał rzucić wszystko i ustąpić. Jeszcze dziś toczy się przed sądem handlowym wiedeńskim kilka takich procesów personalu z koleją południową, z których jeden ciągnie się od 20 czerwca 1893 roku! O cynizmie, z jakim traktuje się robotników, świadczy zdanie następujące w piśmie spornem adwokata tejże kolei przeciw pewnemu szyberowi, który za złamanie nóg żądał wynagrodzenia za ból w kwocie 10 000: „Pomijamy to, że skarżący, gdyby mu kwota ta została przyznaną, po latach jeszcze błogosławiłby ten dzień, w którym przytrafiło mu się to nieszczęście. W tej warstwie ludzi, w której on się obraca, byłoby to przedmiotem zazdrości, choćby jakiekolwiek znosił cierpienia“.

Dzisiaj nie ma już ustawy z r. 1869 o obowiązku zabezpieczenia, na miejsce jej rozszerzono obowiązek zabezpieczenia robotników od wypadku i na kolejarzy. Jasną jest rzeczą, że to nie jest dostateczną kompensatą, bo służbie odpada odszkodowanie za pełny i w przyszłości spodziewany zarobek, za ból, za wstrzymywanie awansu i t. d. Najlepszym punktem wyjścia byłoby połączyć ustawę o obowiązku poręczenia z ustawą o zabezpieczeniu. Po przedsiębiorstwach jednak, które co do opieki nad chorymi i nieszczęśliwymi kierują się takiemi względami, jakiemy przytoczyli, i po reprezentantach tychże przedsiębiorstw w parlamencie, nie możemy się spodziewać zajęcia stanowiska choćby trochę porządnego i życzliwego. Życzliwość! czy to nie ironia? Gdzie się ich nie zmusza tysiącem ustaw, tam panowie przedsiębiorcy drwią sobie z personalu. Milioner nie daruje ani centa. Gdy kto pół wieku im służy i dorobi się kalectwa, wyrzucają go na bruk, lub rzucają mu wspaniałomyślnie kilkucentową jałmużnę. Tak kolej południowa dla swego robotnika Petriczka, który stał się w jej służbie kaleką, zbierała składki u personalu, a sama nie dała ani centa!! Czyż u nas nie ma podobnych przykładów, jak sprawa Galasa i wiele innych!

Głupcem jest, kto żąda od klasy panującej łaski i życzliwości. Wyciskają twoją siłę roboczą, dają ci psią płacę i tyle! A będzie to trwało dopóty, dopóki sobie to kolejarze i inni robotnicy pozwolą.

Koleje i służba kolejowa w Stanach Zjednoczonych.

Długość wszystkich linij kolejowych w Stanach Zjednoczonych Ameryki północnej wynosiła w r. 1892 274.000 kilometrów (r. 1893 280.000), z czego nowo wybudowanych w r. 1892 było 4960 kilom. W porównaniu z Europą jest gęstość tamtejszych sieci kolejowych następująca:

W r. 1892 przypadało w Europie na 10.000 mieszkańców 6·2 kilom., w Stanach Zjednoczonych 34·7 kilom., na 100 kilom. kwadratowych w Europie 1·1 kilom., w Stanach Zjednoczonych 11·0 kilom.

Koleje w Stanach Zjednoczonych zatrudniały w 1892 r. 821.000 osób, z których w tymże roku 2544 poniosło śmierć, a 28.267 uszkodzenia cielesne. Liczba ofiar na amerykańskich kolejach jest tedy, jak widzimy, wielka, większa, niż przeciętnie na kolejach europejskich. Jak się zdaje, przyczyną tego jest położenie kolei, bez wątpienia także i szybkość jazdy, która przewyższa o wiele nasze koleje.

Sieć kolejowa podzielona jest na dywizye czyli powiaty o 150 do 200 kilometrach długości, na czele takiej dywizyi stoi dyrektor. Temu podlegają przełożeni nad utrzymywaniem toru, nad ruchem, nad ogrzewalniami, warsztatami, agent frachtowy, podróżny i potrzebny personal kancelaryjny. Wszyscy ci urzędnicy spełniają służbę egzekutywną, według naszych pojęć, na sztrece bowiem pełnią służbę telegrafiści i podagenci do podjęcia towarów i podróżnych. Większe stacye osobowe podlegają nadto t. zw. „station masterowi“, wszelkie stacye towarowe „yard masterowi“. Cały „niższy personal“ kolejowy, jak maszyniści, palacze, konduktorzy, telegrafiści, werkmistrze i t. d. biorą dzienną, względnie godzinową płacę.

Wyjątek od tej reguły stanowi personal pociągowy i maszynowy na niektórych kolejach, który opłaca się według przebytego oddalenia. Zapłata ta według oddalenia następuje jednak zwykle dopiero po przebyciu więcej jak 100 miles (160 kilom.) na dzień; liczy się mianowicie, że do 100 miles potrzeba 8 do 10 godzin, a więc normalnego dziennego czasu pracy. Zapłata według miles przedstawia się więc jako zapłata podwyższona za służbę nadobowiązkową. Roczne dochody, jak kilometrowe, godzinowe znachodzą się nie często, niektóre koleje płacą maszynistom i palaczom premie węglowe, a prawie wszyscy telegrafiści otrzymują od towarzystwa telegraficznego, któremu wydzierżawiono linie kolei w celu korespondencyi prywatnej, ponadto pewne dodatki. Poszczególne koleje potrącają personalowi za kasę chorych, a prawie wszystkie zatrzymują dla siebie z płacy uczniów 5 procent. jako fundusz gwarancyjny, by w ten sposób powstrzymać ucznia od opuszczenia służby przed czasem terminowym.

Oto płace personalu maszynowego i ruchowego na poszczególnych kolejach w centach:

Manharttan Rd. (New-Yorska kolej wysoka [illegible]

	maszynista	konduktor palacz
W pierwszem półroczu	69	46
w drugiem półroczu . .	76	55
w drugim i następnych latach	87	69

Chicago-Milwaukee

	maszynista	palacz
pierwszy rok . . .	60—63	48—51
lata następne . . .	80—85·5	48—51

Podane tu wyższe cyfry odnoszą się do specyalnie ciężkich lokomotyw.

Podobne są prace na kolei Union-Pacific, nie są one jednak obliczone tylko według rodzaju lokomotyw, lecz i według cen żywności, a szczególnie według kultury w miejscu zamieszkania, tak że ludzie, mieszkający w mniej zamożnych okolicach, biorą o wiele więcej, niż ci, którzy mieszkają w cywilizowanych miejscowościach.

Praca nadobowiązkowa oblicza się według rosnącej skali, tak np. firerzy przy kolei Union-Pacific, którzy w jednym dniu przejeżdżają 3 razy połączenia wodne wąwozu Shermana, biorą 24 złr. 20 ct., palacz 14 złr. 75 ct. Praca za ten wysoki zarobek wynosi 8 godzin jazdy w górę, 4 godziny jazdy doliną i 4 do 5 godzin pracy przygotowawczej.

Porównujmy te płace z płacami austryackich maszynistów, palaczy i konduktorów. Maszyniści austryaccy zarabiają po największej części miesięcznie 75, 80, 90, 100, może 110 złr., nadzwyczaj rzadko 120 złr. Na to muszą przez miesiąc bardzo wiele pracować. Mamy przed sobą sprawozdanie towarzystwa kolei państwowych w Austryi, według których turnusy jazdy tak są urządzone, że przeciętna służba dla personalu ruchu wynosi 14 do 16 godzin. Płaca za to wynosiłaby według jednej z wymienionych kolei amerykańskich jak następuje:

	Maszynista	Na miesiąc 350 godzin służbow.
W I. półroczu za 14 godzin służbowych	9·66	241·50
W II. półroczu za 14 godzin służbowych	10·64	266 —
W drugim i w następnych latach . . .	12·18	304·50

Konduktor austryacki, który dostaje 50, 60 a najwyżej 70 złr. miesięcznie, otrzymałby w Zjednoczonych Stanach za tę samą służbę 159 złr., 193 złr. 50 ct. i 241 złr. 50 ct. miesięcznie. To samo dostałby palacz, tak nędznie u nas płacony.

Telegrafiści stacyjni i reszta służby stacyjnej, szyberzy itd. otrzymują płacę za 10 do 12 godzin dziennej pracy; przytem robotę nadobowiązkową wynagradza się osobno. Szyber dostaje n. p. 3 złr. 45 ct., a u nas najwyżej 1 guldena.

Także i warsztatowi i torowi robotnicy w Stanach Zjednoczonych lepiej są płaceni, jak w Austryi. Wszyscy dostają płacę od godziny. Płaca akordowa praktykowana jest tylko w fabrykach. Płace nie wynoszą nigdy mniej jak 34½ ct. za godzinę dla niewykształconego robotnika, a od 46 ct. do 1 złr. za godzinę dla wykształconego w fachu robotnika. Po największej części panuje ośmiogodzinny dzień roboczy. Prawda, że robotnicy ci nie są stabilizowani, jak w naszych warsztatach kolei państwowych.

Zapytamy, dlaczego w północnej Ameryce są płace wyższe niż u nas? Na to odpowiada sprawozdanie nadinżyniera kolei austryackich p. Littrowa, który porównuje te stosunki, i który mimowoli potępia gospodarkę na naszych kolejach!

„Ponieważ płaca prawie wyłącznie stosuje się do działalności, bez pretensyi do zabezpieczenia, wskutek czego walki o płacę nawet u maszynistów i podobnego wyższego personalu są nierzadkie. Ponieważ jednak amerykański pracobiorca jest o wiele bardziej wyrozumiały, to dlatego walki te wydarzają się po największej części w pomyślnych sezonach. Jak potężną rolę odgrywają tam organizacye robotnicze, świadczy fakt, że gdy kolej jaka, mniej energicznie zarządzana, zniża płacę swej służbie, to nie odnosi się to zmniejszenie płacy do personalu nie należącego do organizacyi.

Skoro personal jazdy na jakiej kolei zastrejkuje, wówczas służba wszystkich innych kolei nie przynosi wozów dotyczącemu zarządowi, które stoją na miejscu tak długo, dopóki strejk się nie skończy.

Widzimy więc, że koledzy amerykańscy rzeczywiście walczą o polepszenie swego bytu, podczas gdy w Austryi strejk robotników i służby kolejowej wydaje się niemożliwym do przeprowadzenia. Kolejarzy austryackich krępują węzły instytucyj „humanitarnych“ w ich ruchach, by nie stracić prawa do pensyi i prowizyj, zgadzają się na swe niskie płace i długi czas pracy, które uważają za nienaruszalne. Zapominają o tem, że przy wyższej płacy sami potrafią się lepiej zabezpieczyć na wypadek niezdolności do pracy, niż to czynią dyrekcye, ze mogliby z większą pewnością strzedz swych pieniędzy, niż teraz, gdy się one znajdują w rękach przedsiębiorców. Wystarcza dziś drobne uchybienie obowiązków służbowych, a nadzieja w pensyę i prowizyę idzie w niwecz. Prosimy nie rozumieć tego fałszywie. Nie chcemy podburzać kolejarzy do strejku, chcemy tylko, by zapomocą długiej, żmudnej i świadomej pracy dążyli do polepszenia swego bytu. Pierwszem niezbędnem zadaniem jest zmniejszenie i złagodzenie tych więzów, które przykuwają kolejarza do przedsiębiorstw kolejowych. Wysoka płaca, krótsza praca o wiele więcej wartają, niż wszystkie instytucye prowizyjne i pensyjne. Ciągle się narzeka na pożądliwość robotników. Porównajcie wy chytrzy „przyjaciele“, radzący umiarkowanie i zadowolenie, stosunki kolejarzy amerykańskich z austryackimi, a może nie nazwiecie nas pożądliwymi. („Eisenbahner“).

PRZEGLĄD.

Tow. Bialik, przewodniczący krakowskiego „Koła“, który był przedmiotem napaści ze strony ministra kolei żelaznych, został w kilka dni po tem zajściu z dotychczasowej posady uwolniony i ze „względów służbowych“ przeniesiony do Tuchowa w charakterze pomocnika magazynowego.

Oto pismo dyrekcyi:

L. 205/Pras. Kraków, 10 sierpnia 1896.

Do portyera Macieja Bialika w Krakowie

Jestem zniewolony uwolnić pana ze względów służbowych z dotychczasowej posady i przenieść do Tuchowa dla przygotowania się do służby pomocnika magazynowego. Wskutek tego przenosi się pana ze stopnia III. do IV. i otrzymujesz pan tytuł „pomocnika magazynowego“.

Wzywa się pana, abyś dołożył wszelkich starań celem jak najszybszego przyswojenia sobie nowej gałęzi służby i zdał z pomyślnym skutkiem egzamin przepisany dla posady pomocnika magazynowego. Do zapoznania się z rodzajem służby i złożenia dotyczącego egzaminu pozostawia się panu termin 6-miesięczny, którego panu przekroczyć nie wolno. Do Tuchowa masz się pan natychmiast przenieść po uwolnieniu i przedstawić się do rozporządzenia tamtejszemu naczelnikowi urzędu stacyjnego. W Tuchowie przeznaczy się panu systemizowane kwaterunkowe.

O potrzebne legitymacye do jazdy masz się pan zgłosić natychmiast na miejscu.

C. k. dyrektor kolei państw:
Kolosvary m. p.

Naczelnik ogrzewalni:
Jarocki m. p.

Całych zatem czterech dni potrzebowali panowie dyrekcyjni na konszachty i narady, w jakiby sposób pozbyć się człowieka, dla siebie niemiłego i niewygodnego. Za dziewięć lat mozolnej i uczciwej służby, w której stracił zdrowie (jest dzisiaj prawie kaleką) spotyka go podobna nagroda, że zostaje przeniesionym do małej dziury galicyjskiej — za to tylko, że śmiał mieć przekonania, które „u góry“ źle są widziane.

Podobnemi sztuczkami, jak „względy służbowe“ nie przenosi się człowieka prawego i niekaranego nigdy — chyba gdyby to był za kradzież karany Jakubowski.

Przeniesienie tow. Bialika nie narazi organizacyi naszej na żadną szkodę, owszem wielu wypadek ten doda bodźca, przez co ją wzmoże i spotęguje jeszcze.

Obelga, jaka spadła na naszych kolegów w Wiedniu ze strony ministra Guttenberga, spotka się jeszcze z należytą odprawą i odpowiedniem załatwieniem przez nich samych.

Jakby dla uzupełnienia swych dzielnych czynów, popełniła dyrekcya jeszcze jedną więcej niegodziwość — oto przeniosła również tow. Stanisława Gutkowskiego do Rzeszowa. Tow. Gutkowski był skarbnikiem „Koła zawodowego“ i dlatego ponosić musi losy tow. Bialika. Zamach ten dyrekcyi na nasze stowarzyszenie nazwać możemy śmiało zupełnie nieudałym — obu bowiem naszych dzielnych kolegów zastąpią inni również z pożytkiem dla organizacyi kolejarzy.

Aby napiętnować dosadnie ostatnie oburzające zajścia i przeciw tym energicznie zaprotestować — zwołamy w najbliższym czasie publiczne zgromadzenie kolejarzy, o czem doniesiemy afiszami.

Jaki pan, taki sługa. Przysłowie to przypomina się nam po doświadczeniu, jakie nas spotkało z ministrem Guttenbergiem, gdy czytamy, jak urzędnicy postępują sobie z zorganizowanymi kolejarzami. Oto świeży przykład: Kolejarze w Morawskim Schonbergu zakładają „Koło miejscowe“. Wprawia to w wściekłość naczelnika warsztatów Mührera, który w tej chwili zapomina zupełnie o tem, że w Austryi istnieją ustawy zasadnicze, wzywa do siebie personal warsztatowy, ostrzega przed przystąpieniem do organizacyi, bo inaczej wszystkich prowizorycznych robotników, należących do stowarzyszenia, wydali, a stabilizowanych przeniesie. On — powiada — nie może znieść tego, by „jego ludzie“ czytali pismo, rzucające się na urzędników kolejowych.

Zapominają tacy Mahrerzy, których, jak wiemy, i w Galicyi pełno, i którzy mają już teraz kogo wziąć sobie za wzór, że niestety człowiek niejedno znieść musi, że i my znieść musimy, jak niejeden urzędnik bez skrupułów gwałci ustawy zasadnicze, krępując wolność osobistą kolejarzy, że ci c. k. urzędnicy, pomimo, że całkiem świadomie łamią ustawy państwowe, nie pokutują kryminałem za swe bezprawia.

Do wyborów powszechnych jednak nie tak daleko! Reprezentanci robotników w Radzie państwa przedstawią wtedy światu stosunki panujące na kolejach!

Międzynarodowy kongres socyalistyczny w Londynie, o którym donieśliśmy poprzednio, świadczy jasno o bezustannym rozwoju partyi socyalistycznej wszystkich krajów, o dokładnej znajomości socyalistów przyczyn dzisiejszego „porządku“ i środków, do jego usunięcia służących, nadto o wytrwałości w pracy około ujednostajnienia akcyi tak ciężkiego ciała parlamentarnego, jakiem był ten kongres. I pomimo, że obecnych było przeszło 800 delegatów 22 narodowości, że mówili 10 językami, że są to ludzie, którzy po największej części pierwszy raz nawzajem się widzą, że u każdego z nich są inne zwyczaje parlamentarne, że dalej taki nawał pracy na tak krótki czas rozłożono i że przecież każdy delegat chciał, by sprawy, naród jego obchodzące, przyszły pod obrady — pomimo tych wszystkich trudności kongres odbyłby się w największym spokoju, g[illegible] nie anarchiści, którzy, choć kongres zu[illegible]ski odebrał im prawo wstępu na kongresy, tylną furtką niejako się wcisnęli i tu groźbami i pięściami domagali się prawa udziału w obradach, i mieli tę satysfakcyę, że zabrali delegatom dwa dni tak drogiego im czasu.

Po pozbyciu się jednak anarchistów wróciły obrady parlamentu robotniczego na zwykłe tory. Nie będziemy tu podawali toku obrad ani rezolucyj przyjętych, powiemy tylko, że poruszono i zajęto stanowisko wobec najważniejszych obecnych spraw, obchodzących proletaryat, i że angielskie stowarzyszenia zawodowe, a przynajmniej ich przednia straż stanęła na gruncie socyalistycznym. Pisma nasze partyjne podają szczegóły obrad kongresu, który, możemy śmiało rzec, był olbrzymim krokiem naprzód w zwycięskim pochodzie socyalizmu.

Pod pręgierz.

Nowy Sącz. W tutejszych warsztatach panuje wielkie rozgoryczenie z powodu lipcowego awansu. Zaledwie dziewięciu pomocników i jeden robotnik awansowało z 350 na 400 złr. Jest wielu takich, którym naczelnik Zborowski pod „słowem honoru“ przyobiecał podczas stabilizacyi, że będą w ciągu roku awansowali, nie chcieli bowiem przyjąć dekretu. Obecnie mają robotnicy zamiar rozlepić ogłoszenia, w których uczciwemu znalazcy „honoru“ p. Zborowskiego obiecują sute wynagrodzenie. P. Zborowski tymczasem spoczywa sobie „po trudach“ w Szczawnicy.

Pracuje tutaj około 50 robotników, którym z N. Rokiem podwyższono o 10 ct. dziennie, a przy stabilizacyi nie policzono im tego, ponieważ obliczono wszystkich podług roku 1894; z krętactwa tego wynika dla robotnika szkoda conajmniej o 50 złr. rocznie. I tych z powodu spodziewanego awansu spotkał zawód, który jest dolewaniem oliwy do ognia. Oburzenie na Zborowskiego i jego gospodarkę panuje powszechne. System kar za to rozwielmożnił się tu na dobre; za zapomnienie znaczka lub zjedzenie podwieczorku nakłada się na robotników bezustannie kary. Zborowski zaś, od czasu swych stosunków z Jezuitami, puszcza się na prawienie nam morałów i kazań, co może jest w związku z jego wstąpieniem do klasztoru, chce pewnie odbyć pokutę za wszystkie grzechy, a ma ich mnóstwo na sumieniu. Tymczasem, zanim to nastąpi, wiernie służy dyrekcyi kolejowej, którą, jak powszechnie mówią, opanował zupełnie. Dyr. Kolosvary, który go słucha we wszystkiem, musiał i w awansach pójść za jego podszeptem. Wynikałoby z tego, że p. radca coraz więcej niedołężnieje i wyrzeka się własnego zdania.

Nowy Sącz. Smutny zdarzył się tu wypadek na stacyi podczas szybowania pociągu towarowego. Dnia 5 b. m. o godz. 11 w nocy został szyber Nowak przez pufery zgniecionym. I nic dziwnego, człowiek ten pełnił bez przerwy 24 godzin służbę, za którą pobierał 24 złr. miesięcznie. Ostatni raz dostało mu się po rozmaitych „abzugach“ zaledwie 15 złr. na rękę, a zdarza się, że i tego nie otrzymują. Jest tu jeden, któremu wypłacono 5 złr., strąciwszy jakieś konsumy. Bezlitośne te i nieludzkie „abzugi“ możnaby przecież rozłożyć na raty.

Nieszczęśliwa ofiara służby, szyber Nowak, pozostawił żonę i sześcioro dzieci! Mimo, że mamy tu dwóch lekarzy, żadnego z nich w chwili wypadku znaleźć nie można było.

Służbę sanitarną podzielono przed miesiącem na dwa okręgi, w jednym jest dr. Kozubski, a w drugim dr. Kitas, który minął się zupełnie ze swojem powołaniem. Nie chce np. uznawać chorych, a był tu wypadek niedawno z jednym szyberem, którego również chorym nie uznał, i byłby biedny człowiek padł chyba w służbie, gdyby nie naczelnik, który widząc, że tenże więcej do nieboszczyka podobny, kazał mu natychmiast pójść do domu. Lekaz ten, któremu na sercu głównie dobro dyrekcyi leży, cieszy się z tego powodu smutną sławą między nami.

Rzeszów. Niesłychanych nadużyć dopuszczają się niektórzy naczelnicy stacyi lub ogrzewalni na robotnikach. Oto próbka postępowania naczelnika Brzeżanego w Rzeszowie.

Werkführer Szczurek kazał Guttowi, jechać z maszyną do Krakowa, chociaż tenże przez 24 godzin był bez przerwy w służbie i nic nie spał. Gutt, znużony zupełnie, nie mógł się tego podjąć — za to dostał od p. Brzeżanego 2 złr. kary!

Palacz Zdebnik przyjechał rano, a miał jechać o 3 po północy, opowiedział się starszemu palaczowi i awizerowi, gdzie idzie i prosił, aby go w razie potrzeby tam zawiadomiono. Ale werkführer Trzetrzewiński (z namowy Podoleckiego) umyślnie nie posłał awizera po Zdebnika, ani go nie zawezwał, pomimo, że Zdebnik był już od godz. 11 na stacyi — tylko przeznaczył do jazdy innego palacza, a naczelnik B., bez bliższego zbadania kwestyi wymierzył Zdebnikowi 2 złr. kary! Lecz nie dosyć na tem, bo w trzy dni potem, tenże sam Brzeżany znowu 2 złr. dał Zdebnikowi za to, że rzekomo nie chciał po zrobieniu półtory tury oczyścić maszyny.

W ten to sposób zachęca się ludzi do pracy. Taki Brzeżany nie zadaje sobie nawet trudu, aby zbadać rzecz należycie, tylko po kilka złr. miesięcznie karze robotników! nie pomyśli, z czego będzie taki robotnik żyć, ani też nie przekona się, czy to było możliwem. U tych panów jedna zasada: Wyzyskiwać ludzi jak najbardziej, a upornych (lub też nie mogących wydołać) jak najdotkliwiej karać.

Stryj. „Nowemu Robotnikowi“ donoszą: Robotnik kolejowy przy ładowaniu wozów, Paweł Koliński, został dnia 15 lipca wieczorem przez pociąg osobowy na śmierć rozjechany. Inspektor ruchu Władysław Weryha Dąbrowski zarządził, aby trupa natychmiast schować do trupiarni i nikogo doń nie wpuszczać, a to w tym celu, aby o wypadku nic w mieście nie mówiono. Na drugi dzień popołudniu po obdukcyi wrzucono trupa gołego, jak psa, do jamy i zakopano. C. k. zarząd kolejowy nie miał deski na sklecenie trumny dla Kolińskiego, który tak ciężko harował dla kolei i który to harowanie przypłacił życiem. Na festyn w Olszynie, do rusztowania na rzece Stryj dla puszczania wianków c. k. zarząd kolelowy całemi furami dostarcza drzewa bezpłatnie, a dla biednego robotnika braknie kilka desek na trumnę. Straszne to, ale niestety prawdziwe! Robotnik Koliński zginął w pracy dla dobra społeczeństwa, wyzyskiwany przez państwo, jako przedsiębiorcę i pochowany został z polecenia tego państwa gorzej, niż ostatni wyrzutek. Widzieliśmy, jak to n. p. inspektor warsztatów kolejowych w Stryju Majewski umie troskliwie obchodzić się z psem. Gdy mu zachorował, wezwał dlań lekarza, a gdy lekarz nie chciał fatygować się do słabego pieska, kazał Majewski służącej nosić go do lekarza. Nie pomogły mu leki i skończył życie. Państwo Majewscy zrozpaczeni, kazali słudze urządzić katafalk dla niego, tenże odpowiednio przystroić i ulubieńca uroczyście pogrzebać. — Czyż nie lepiej być psem u inspektora kolejowego, niż robotnikiem kolejowym!

Stanisławów. Kumoterski wymiar kary. Na linii Stanisławów-Czerniowce, między stacyami Zabłotowem a Sniatynem, znajduje się przystanek kolejowy Widynów, któryby raczej budą na rzepie nazwać można. Przystanek ten do pewnego czasu był istną mordownią personalu pociągowego i maszynowego podczas odbywającego się tamże nieprawidłowego szybowania, a szczególnie zimą, kiedy to lokomotywa z pługiem wjeżdżała na stromy i ślepy tor przemysłowy słynnego posła Szczepanowskiego, by załadowane wozy węglem na główny tor odstawić, skąd, uciekłszy luzem na tor przemysłowy, służba pociągowa wraz z zawiadowcą pociągu, konduktorem manipulacyjnym oraz urzędnikiem stacyjnym, spychała z nadludzkim wysiłkiem na przestrzeni blisko jednego kilometra wozy węglem ładowne nieraz w liczbie do dziesięciu na pociąg. Taki „kumoterski“ system szybowania, o którym stanisławowska dyrekcya powiedzieć nie może, by nie wiedziała (rozumie się ze „stundenpassów“, które przecież przeglądać i wedle nich się kierować powinna) byłby może dotąd trwał, gdyby nie wypadek, który jej winę wykrył, a za którą odpokutowali najniewinniejsi „biali murzyni“, inaczej konduktorami zwani.

Sprawa ta przedstawia się następująco. Pewna partya służbowa, jadąc z Stanisławowa do Czerniowiec pociągiem nocnym, właśnie w tej mordowni widynowskiej szybowała, odstawiając na tor przemysłowy próżne lory, przy której to czynności jedna z lor z szyn wyskoczyła, a którą to biedni konduktorzy swemi siłami podczas śniegiem i deszczem siekącej nocy zimowej przemoczeni, zmarzli i znużeni na tor wstawili, spóźniając przez to pociąg własny i osobowy do 2½ godzin!

Otóż ludzie ci zostali iście po „kacykowsko-kumotersku“ przez p. Wierzbickiego wynagrodzeni (?!) rozumie się po poprzedniem przeprowadzeniu śledztwa, przy którem jednemu z tej partyi, tłomaczącemu się, p. Eperlein, specyalista w przeprowadzaniu śledztw nie lada wyrzekł słowa: „tłomacz się pan, jak chcesz, karanym zawsze będziesz“! A co! nie ładny komisarz śledczy?! Rozumie się, jaki pan, taki kram! Stało się zatem, jak pomysłowy p. Eperlein rzekł, raczej przepowiedział — (rozumie się, u nas prawie każdy urzędnik przepowiadać umie, a lepiej jeszcze mówić umieją „suspendowanyś pan“!) bo zawiadowca pociągu otrzymał z łaski 5 złr. kary (wyraźnie pięć złr.), zaś inni w liczbie czterech po 3 złr.! Tylko tak dalej, a będą sute „fiszgeldy“.

Wobec tego zapytujemy p. Wierzbickiego, na co zdało się przeprowadzanie śledztwa i męczenie owych ludzi godzinami przy protokole, rozumie się w „wolnym“, na spoczynek przeznaczonym czasie, kiedy dyrekcya z góry, czyś winny lub nie, karę naznacza i po kumotersku słowa dotrzymuje! Lepiejby zatem było już całkiem po kacykowsku, nie przeprowadzając śledztw i nie kradnąc ludziom drogiego czasu, kary wymierzać! O ile nam się zdaje, zadaniem śledztwa

jest: winowajcę wykryć, lub zbadać przyczynę, która ów wypadek spowodowała, co w tym wypadku nie nastąpiło, bo niewinni ucierpieli, pracując ciężko w słocie i w błocie, oraz ponosząc dotkliwą pieniężną karę, która u tych biedaków, i tak nędznie płaconych a jeszcze nędzniej żyjących, jest o pomstę do Boga wołająca! Dowodem zaś, kto w tym wypadku zawinił, jest cyrkularz stanisławowskiej dyrekcyi, w kilka dni po zaszłym wypadku wydany i owo „kumoterskie“ szybowanie w Widynowie znoszący. Któż tu zatem jest winien? Rozumie się ten, kto poprawcze cyrkularze wydaje — ten błądzi i na tego odpowiedzialność spada. Lecz rozumie było w tym względzie nie o różne niesprawiedliwości nietroszczącej się dyrekcyi wobec podwładnych murzynów powagę jej zachować?! Sama kumoterska logika tego wymagała, by podwładnych karą oszołomić, a dopiero później wydać cyrkularz, który podwładni jako „dobrodziejstwo“ uważać będą. Słowem, o tej całej historyi powiedzieć można, że kowal zawinił a ślusarza powieszono — rozumie się po kumotersku.

Stanisławów. (Defilada Benjaminków). Dzień 29 lipca b. r. będzie, o ile nam się zdaje, pamiętnym dla tutejszych kolejarzy i dla nowo, nie wiedzieć za co, upieczonego „kuma“ radcy dworu Wierzbickiego. W owym to bowiem dniu wieczór, jako w dniu nominacyi kuma na mandar... pardon na radcę dworu, liczył z wysokości okien apartamentu swego w dyrekcyjnym gmachu pan dwu przydomków „kuma“ i „radcy“ szeregi swych dobrze zasłużonych lizusów, benjaminków, „fartuszkowców“, którzy przy dźwiękach „Harmonii“ kolejowej, z zapalonemi pochodniami i lampionami skakali, jak opętani, krzycząc i wyjąc bezlitośnie na cześć dwojga tytułów „kuma“ i radcy dworu.

Co sądzić o wartości owej owacyi, a raczej przeglądzie lizunów, oraz o wartości tych, którzy tam podrygi wśród brzęku czyneli i bębnów wyprawiali — my wiemy! a nawet listę lizunów, której kompletu nie mieliśmy dotychczas z tej owacyi, a raczej przeglądu — dopełniliśmy!

Z bólem serca jednak zaznaczyć trzeba, że wśród owych bezmyślnych istot znajdowali się także ojcowie rodzin tak z maszynistów, jak i z konduktorów, którzy niesprawiedliwą rekę kuma na swoim karku poczuli i na nią przed drugimi żale wywodzili, lecz w chwili tej zabrakło im odrobinę energii i poszli za przykładem, a właściwie za maksymą: „skaczy wraże jak pan każe“! Wstyd nam za owych panków, którzy jak małpy, a nie ludzie, mogli coś podobnego urządzać. Czemu znaczna część służby kolejowej była, jest i będzie przeciwną podobnym szopkom?

Żałujemy tylko mocno, że brakło w tej całej komedyi jednej osoby, która byłaby całą defiladę uzupełniła i wartość jej o wiele więcej podniosła — gdyby była, postępując przodem, całą tę falangę płazów prowadziła. Osóbką tą której nieobecność wzbudzała powszechne zdziwienie, był kum Heinrich!

Smutno i mdło musiało się zrobić p. radcy dworu na widok tak szczupłej garstki liziłapków, „fartuszkowców“, których przecie już od dłuższego czasu nad innych wywyższa i forytuje, a ci gdzieś bezwiednie topnieją. Trzeba bowiem wiedzieć, że p. radca dworu, jako patentowany i do kliki „stańczyków“ należący — poszukuje za analfabetami — bo ci są znacznie użyteczniejsi n. p. do sprzątywania starych i podejrzanej cnoty kucharek i pokojówek), oraz są mniej niebezpieczni, bo nie myślą o niczem, prócz tego, aby w awansie postąpić, który ich też przed wszystkimi, nawet zdolniejszymi, a wszelkie dane posiadającymi ludźmi spotyka. Kumoterska bowiem polityka trzyma się zasady: „ciemność jest matką posłuszeństwa“, wedle której też postępuje, przyjmując ludzi do kolei, którzy „czytaty ni pisaty ne znaju“, aby ich później na podurzędników mianować.

Z organizacyj.

Nowy Sącz. W niedzielę dnia 26 lipca przedpołudniem odbyło się tu półroczne Walne Zgromadzenie „Koła miejscowego“ stowarzyszenia robotników i służby kolei państwowych.

W zagajeniu przewodniczący „Koła“ poświęcił kilka słów zmarłym i pochowanym w tymże dniu towarzyszom, o czem nadmieniamy na innem miejscu. Przedstawił następnie położenie robotników i służby, i wezwał do najenergiczniejszej agitacyi i organizacyi, która jedynie może lepsze sprowadzić stosunki na kolejach.

Ze sprawozdania wydziału podnosimy następujące szczegóły: Urządzono 4 zgromadzenia, odbyto 26 posiedzeń wydziału, urządzono 5 przedstawień amatorskich i 4 zabawy z tańcami. Wysłano delegata na pierwszy kongres kolejarzy we Wiedniu. Ułożono regulamin (porządek domowy). Zmieniono obowiązkową prenumeratę „Naprzodu“ na prenumeratę „Kuryera kolejowego“, przystąpiono do związku dnia 1 czerwca, skutkiem czego każdy członek po 3 miesiącach należenia ubezpieczony jest na wypadek procesu, wynikłego z pełnienia obowiązków służbowych. Z pism prenumerowano: „Naprzód“, „Robotnika“, „Kuryera kolejowego“, „Krytykę“, „Eisenbahnera“, „Zeitschwingen“, „Kuryera lwowskiego“, „Dziennik krakowski“ i „Nową Reformę“. Z końcem roku 1895 było 181 członków, na zgromadzeniu zaś uprawnionych do głosowania 237. Biblioteka posiada 311 dzieł w 392 tomach, biblioteka teatralna zaś 82 tomików. Inwentarz stowarzyszenia, składający się między innemi z bilardu, urządzenia scenicznego i instrumentów muzycznych, zaasekurowany jest na 1300 złr.

Sprawozdanie kasowe wykazuje następujący bilans: Dochody wynosiły 1123 złr. 56 ct. Rozchody 912 złr. 34 ct. Pozostaje do przeniesienia na drugie półrocze 211 złr. 22 ct.

Bilans muzyki wynosi: dochód: 236 złr. 78 ct., rozchód: 175 złr. 92 ct., pozostałość: 60 złr. 86 ct.

Fundusz budowy domu robotniczego wynosi 585 złr. 84 ct.

Po 1½ godzinnem trwaniu zamknął przewodniczący zgromadzenie, poczem członkowie rozeszli się z „Czerwonym sztandarem“ na ustach.

KRONIKA.

Nader rozgałęziony system biurokratyczny w biurach dyrekcyi nietylko jest przeszkodą w szybkiem załatwianiu podań podwładnych funkcyonaryuszów, lecz stanowi prawdziwą plagę dla robotników kolejowych, kiedy im przychodzi skorzystać z słusznie przysługujących im praw i jakiekolwiek życzenie swoje dyrekcyi przedstawić. Wtedy napotyka na dwie zapory: przedewszystkiem nie każdy może uczynić zadość wszystkim wymogom formalizmu tak dla braku znajomości języka niemieckiego, jakoteż dla świadomości tych wymogów; po drugie przy najbardziej drobnostkowem uchybieniu przepisanej formie urzędnicy (jak p. Jarocki) z całą bezwzględnością i niewyrozumieniem podania odrzucają. Wskutek tego robotnik zmuszony jest opłacać się pisarzom pokątnym lub też niższemu personalowi kancelaryjnemu, aby mógł całkiem formalne podanie wnieść, a wtedy miesiącami czekać na załatwienie.

Czyby nie mogła dyrekcya nakazać swoim podwładnym urzędnikom (jak naczelnikom stacyi, ogrzewalni, warsztatu i t. d.), ażeby: 1) podania robotników i służby kolejowej protokolarnie podczas godzin przyjmowali, a nie zmuszali ich do wnoszenia niemieckich wystylizowanych podań i względnie, aby, po wysłuchaniu prośby, sami urzędnicy krótko podania stylizowali; 2) aby w obec robotników i służby, wnoszących podania, zachowywali się uprzejmie, bo często się zdarza, że taki pan naczelnik stacyi, skoro przyjdzie robotnik prosić o kartę, to tak go traktuje, jak gdyby jakieś dobrodziejstwo mu świadczył.

Jako typowy przykład wyzysku wszelakich sił ludzkich przez kapitalistów-akcyonaryuszy służyć mogą „szyberzy“ na kolei północnej. Praca tychże trwa przez 24 godzin bez przerwy za 85 ct. na dobę! Są tam robotnicy, którzy po kilkanaście lat służą, a nie mają żadnej ulgi, żadnego podwyższenia płacy, a na starość żadnego zabezpieczenia. Przytem sama praca jest nader uciążliwa. Stać ustawicznie na placu w nocy i w dzień, w deszcz i w spiekotę i ciągle albo przesuwać wozy, albo spinać się po bremzach: zawsze mieć wytężoną uwagę, ustawicznie być zagrożonym na zdrowiu i życiu nawet; nie mieć sposobności zjeść spokojnie i tak lichego pożywienia — oto praca człowieka przy końcu XIX. wieku. Taki Rothschild i inni akcyonaryusze milionowe zyski mają z tej kolei bez pracy — a robotnik nędzną płacę, złe obchodzenie się przełożonych, kalectwo lub śmierć głodową — przy ciężkiej pracy! Oto los tych nędzarzy! I wobec tego śmie lada łajdak wykrzykiwać, że my pragniemy „chleba bez pracy!“

Czas najwyższy podnieść tym szyberom płacę przynajmniej do 1 złr. dziennie, zaprowadzić 12 godzin pracy na 24 godzin spoczynku, zaprowadzić zabezpieczenie na starość przez przydzielenie ich do funduszu prowizyjnego. Niechże ci biedacy korzystają przynajmniej z tych „humanitarnych dobrodziejstw“, jakie przysługują już innym robotnikom kolejowym.

Dwa pogrzeby. W niedzielę 26 lipca popołudniu odprowadzili towarzysze nowo-sądeccy dwóch zmarłych członków stowarzyszenia. Pierwszy tow. Jarosławski, ślusarz kolejowy, został ongiś uderzony puferem. Od tego czasu chorował, ale ponieważ renta pobierana przez niego nie była wystarczającą do utrzymania żony i pięciorga dzieci, ponieważ nadto nie wypłacano mu jej regularnie, by go w ten sposób skłonić do podjęcia pracy, więc tow. Jarosławski wstąpił na nowo do warsztatu kolejowego, lecz nie do ślusarskiej roboty, tylko do lakierniczej, jako lżejszej. Mimo to zapadł po kilku miesiącach bardziej na zdrowiu i umarł, pozostawiając rodzinę na pastwę nędzy, gdyż dopiero od nowego roku był stabilizowany.

Drugim był tow. Drożdżyński, maszynista z cegielni S. Lichtmana. Stracił życie w 28 roku wskutek niedbalstwa fabrykanta. Transmisya lokomobili w tej cegielni przebiega środkiem remizy, w której wyrabia się cegłę, tak że trzeba przez nieosłonięty pas przechodzić. Tow. Droździński, przechodząc, został porwany przez pas i zdruzgotany na kole. Po kilkudniowych strasznych mękach wyzionął ducha. Śledztwo przeciwko fabrykantowi zostało z tego powodu wdrożone.

Jezuici grasują nietylko w okolicy Krakowa, lecz i w Nowym Sączu. Robotnicy i służba kolejowa mieli tu być ofiarą ich propagandy. Ale chytrzy ci księża pomimo całego swego sprytu nie mają jakoś szczęścia do robotników. Choć „Czas“ i „Głos Narodu“ radują się zwycięstwem misyonarzy jezuickich, którzy wyplenili już w zupełności „chwast socyalistyczny“, to jednak rzecz dziwna, że pomimo to, a raczej właśnie dlatego coraz to nowe zastępy robotników kolejowych garną się do „Koła miejscowego“, coraz więcej prenumeratorów przybywa „Kuryerowi Kolejowemu“ i „Naprzodowi“.

Tylko tak dalej, księża jezuici!

Długość drutów telegraficznych na całej ziemi wynosi 1,062.700 mil, a zatem okrąża ziemię około 200 razy. Na Amerykę przypada 545.600 mil, na Europę 380.700, na Azyę 67.400, na Afrykę 21.500, na Australię 47.500. Same Stany Zjednoczone posiadają 403.900 mil. Pozostałe państwa idą w następującym porządku: Niemcy, Francya, Austro-Węgry, Indye, Meksyk, Wielka Brytania i Irlandya, Kanada, Włochy, Turcya, Argentyna, Hiszpania i rzeczpospol. chilijska. Stosunkowo najgęściejszą sieć telegraficzną posiada Belgia, w której na 1000 mil kwadr. przypada 409 mil drutów telegraficznych — później dopiero następują Niemcy z 250 milionami. Na trzeciem miejscu stoi Holandya.

Odpowiedzi Redakcyi.

M. J. w Stróżach. Pismo nasze wysyłamy najregularniej każdemu prenumeratorowi. Wina tu chyba poczty, do której trzeba reklamacyę wnosić. Już po raz drugi otrzymujemy 30 ct., a prenumerata kwartalna z przesyłką wynosi 35 ct.

Korespondentom. Na liczne zapytania odpowiadamy, że zamknięcie redakcyjne naszego pisma następuje na trzy dni przed wyjściem numeru.

Pokwitowania.

Na fundusz prasowy złożyli: Maszynista — 05. Palacz — 02. Szyberzy 1·—. Z zabawy ogrodowej — 30. Przez tow. L. — 10. Razem 1·47. Poprzednio wykazano 1·28, razem 2·75.

Komunikaty.

Do wszystkich Kół zawodowych. Wszystkie koła zawodowe, względnie kierownictwa, które nie wyrównały rachunków związku za maj, czerwiec i lipiec, uprasza się usilnie o natychmiastowe obliczenie się i przesłanie wypełnionej listy obrachunkowej do sekretaryatu związku, a sumę czekiem Nr. 810.558 do pocztowej kasy oszczędności.

Wymagania, jakie się stawia związkowi, są coraz większe, a dla zadośćuczynienia im potrzeba środków.

Związek towarzystw kolejarzy i pokrewnych zawodów w Austryi. Sekretaryat uprasza zważyć, co następuje:

Wkładkę do związku, t. j. 7 ct. za członka na miesiąc, należy wysłać najpóźniej do 15-go każdego miesiąca z dołu czekiem pocztowej kasy oszczędności, a nadto listę obrachunkową do sekretaryatu. Nadesłanie samej kwoty nie wystarcza, potrzeba nadto listy.

Należy unikać obliczenia dwóch miesięcy na jednej liście, jak również przesłania dwóch wkładek jednym czekiem, ponieważ w ten sposób przysparza się sekretaryatowi niepotrzebnie pracy.

Nadto uprasza się na czeku nie podawać osoby wkładającej, lecz wkładającego Koła zawodowego.

Szanowne kierownictwa Stowarzyszeń i Kół zawodowych upraszamy, by wszelkie dotyczące związku pisma w sprawach pomocy prawnej, agitacyi i pieniężnych adresowali na ręce sekretaryatu związku: Wiedeń, V 1, Schlossgasse 22, I. Stock, Thür 6. *Zarząd Związku.*

Druk A. Słomskiego w Krakowie.

Wydawca i odpowiedzialny redaktor: **Jan Serkowski.**